

貿易条件の変更と地方空港・港湾活性化⁽¹⁾

——中国からの輸入貿易条件に関する調査結果より——

Change of the trade terms and revitalization of regional airport and seaport

—Based on the investigation result concerning the import trade terms from China—

辻 本 勝 久

Tsujimoto, Katsuhisa

ABSTRACT

In this paper, it is considered whether it is profitable for the regional airport and seaport in Japan to change the trade terms from group C, under which a Chinese consignor side takes the decision right of the route, to group F, under which a Japanese consignee side takes the decision right of the route, based on the questionnaire survey result to 281 companies in Wakayama prefecture and the Chugoku-Shikoku region in Japan.

1. はじめに

1.1 日中貿易の拡大と地方空港・港湾発着の中国定期航路

中国の2004年の貿易額は1154.5億ドルであり、2344.3億ドルの米国、1629.2億ドルのドイツに次ぐ世界第三位の貿易大国となった。⁽²⁾ 日本の貿易額に占める中国の比重は拡大しており、1980年の3.5%から2000年には9.3%、2004年には16.48%になった。とりわけ、輸入における中国の比重の上昇が顕著であり、1980年に3.1%であったものが2004年には20.74%となった。日本の貿易相手国に占める中国の順位は2004年に輸出で米国に次ぐ2位、輸入で1位、輸出入で2位

(1) 本稿は、2004年度航空政策研究会研究助成を受けて取りまとめた成果の一端である。ここに記して心より感謝を申し上げます。

(2) WTO [2005] International trade statistics 2005。なお、日本は1020.3億ドルで第四位であった。

となっている。⁽³⁾ 対中輸入総額に占める製品輸入比率（金額ベース）は、1980年に22.6%であったものが、1990年には50.8%、2003年には86.7%へと上昇しており、垂直分業型から水平分業型の貿易構造へと大きな変化を遂げている。⁽⁴⁾

このような中で、地方圏においても対中貿易の重要性が一層大きくなっている。地方の港湾管理者や空港担当部局は、地元空港・港湾からの国際路線の就航が、リードタイムの短縮や陸送費の節約、施設利用料の節約、環境負荷の軽減といった面で優れているとして、誘致活動や利用促進運動を展開している。地方空港・港湾の整備、背後地域での産業団地開発、アクセス交通網の整備等も進められてきており、日中間海上コンテナ航路や日中間定期航空路線の地方空港・港湾への就航が多数実現している。

中国との海上コンテナ航路（貨客船を含まない）を有する港湾としては、2005年11月現在、東京・横浜・名古屋・大阪・神戸の5大港湾以外に、北海道・東北地方の8港湾、関東地方の3港湾、中部地方の8港湾、近畿地方の3港湾、中国地方の8港湾、四国地方の2港湾、九州・沖縄地方の7港湾がある（表1）。これらの他に、和歌山下津港や新居浜港等、韓国への定期コンテナ航路を有する港湾も多数あり、トランシップによる中国サービスが行われている。

航空路線網については、2005年8月現在、成田、関西、中部の3空港には貨物専用便を含め多数の中国便が就航しているが、これら以外にも、新千歳、仙台、福島、新潟、富山、小松、広島、岡山、松山、福岡、長崎、大分、鹿児島、那覇の14空港から中国への定期航空路線が就航している。

(3) JETRO「貿易統計」<http://www.jetro.go.jp/jpn/stats/trade/>

(4) 今井理之 [2002]「様変わりする日中貿易」『季刊 国際貿易と投資』No.49, 37-54頁。

表 1. 日中間定期コンテナ航路

(週あたり便数)

		着		北										中				南									
	発着港名	港名	大連	宮口	連雲港	青島	龍口	日照	石島	威海	煙台	上海	黃浦江	南通	南京	張家港	福州	寧波	廈門	香港	赤湾	蛇口	塩田	PRD	汕頭	海口	
五大港	東京		10	1	3	12	2	1	1	3	3	31	3				1	9	9	30	2	7	5	1			
	横浜		11	1	4	12	2	1	1	3	3	26	3	1	1	1	1	9	10	34	4	6	8	1			
	名古屋		11	1	5	11	2			2	4	26	3	1	1	1	1	10	7	26	1	5	4	1			
	大阪		8		4	9	1		1	2	2	25		1	1	1	1	6	5	22	1	4	1	0.5			
	神戸		8		4	10	1		1	2	3	25	2	1	1	1	1	9	4	26	2	4	6				
北海道	室蘭											1						1	1	1		1					
	苫小牧		1			1						2						1	2	1		1					
	石狩湾新											1						1	1	1		1					
	函館		1			1												1		1		1					
	小樽		1			1						1															
東北	八戸		1			1						0.5								1							
	仙台																	1	1								
	小名浜											1						1									
	常陸那珂											1						1	2								
	千葉											1						1	2			1					
関東	川崎																		1			1					
	新潟		3			1						2						1				1					
	直江津		1			1						1															
	富山新		2			2						1								0.25							
	金沢		1			1						1															
中部	敦賀		1			1						1															
	清水					1						5						3		2							
	豊橋					1	1					1						1									
	四日市		2			1					1	5						2	4			1					
	舞鶴		1			1						1															
近畿	堺泉北					1						1						1									
	節磨																			0.5							
	境		1			1						2															
	水島		2			1						5					1	1	1	1							
	広島		2			1						5								1						1	
中国	福山		2			1						5						1									
	下関					3																					
	徳山											2								2							
	岩国											4								1		1					
	中関		1			1																					
四国	高松		1			1						1															
	松山											1															
	門司		6			1	4	1		1	1	7						3	1	9	1	1					
	小倉																			1						1	
	響灘		1				1					1															
九州・沖縄	博多		3			2	4	1				12						4	1	9	1	2					
	伊万里		1			1						1							1				1		1		
	大分											1								1							
	志布志		1									2								1						1	

(注 1) 2005 年 11 月 1 日～7 日の週間出発便数。0.5 とあるのは隔週運航を、0.25 は月一回の運航を示す。

(注 2) PRD は珠海デルタ各港（東莞、仏山、広州、江門、蓮花山、媽湾、南海、南沙、容奇、深セン、水東、順徳、中山、珠海）の略である。

(出所) SHIPPING GAZETTE に掲載された運航スケジュールより筆者作成。

1.2 地方空港・港湾の活性化とトレード・タームズ問題

このように地方港湾や地方空港への国際路線の就航が進み、現在でも新たな航路誘致が盛んになされているものの、各都道府県の海上コンテナや航空貨物量に占める自都道府県内空港・港湾シェアには、なお向上の余地がある。⁽⁵⁾ 財務省関税局の「物流動向調査」⁽⁶⁾によると、海に面した都道府県の中で、岩手、山形、福島、茨城、千葉、福井、三重、京都、和歌山、鳥取、島根、岡山、徳島、香川、愛媛、佐賀、長崎、熊本、大分、鹿児島⁽⁷⁾の各府県については、自府県外の港湾が国際海上コンテナ貨物取扱高の第1位となっている。また、航空貨物に関しては、千葉県、大阪府、福岡県を除く全都道府県で、自都道府県外の空港が第1位となっている。

地方港湾・地方空港の国際貨物量を増大させるためには、航路の誘致、地元港・空港利用に対する助成等、様々な方策が考えられるが、トレード・タームズ（貿易条件）の変更も方策の一つとなる可能性がある。トレード・タームズとは定型化された取引条件のことである。小林⁽⁷⁾ [1999]によれば、「貿易取引は、国境を越えた商品の売買であるから、売買履行地の決定をはじめ、運送手段の手配、海上保険の手配、代金決済の方法など、売買当事者間で取り決めねばならない重要事項がたくさんある。しかし永年の取引上の経験から、貿易商人の叡智は、これらの貿易取引をいくつかの売買形態に固定化し、その固定化された明確なルールに従い、取引を行うことが慣習となってきたのであるが、このように定型化された取引条件をトレード・タームズと呼んでいる」。

和歌山市内の港湾事業者は、中国発貨物については「海上運賃が同じであれば和歌山港へ積んでくるがそうでないと中国シッパーは積まない。トレード・

(5) 海上非コンテナ輸出入貨物については自都道府県内港湾の利用比率が極めて高い。財務省「物流動向調査」によると、東京都（千葉港が第1位）、千葉県（東京港が第1位）、福井県（名古屋港が第1位）と内陸県を除く全道府県において自道府県内港湾が第1位を占めている。

(6) 財務省関税局「物流動向調査」http://www.customs.go.jp/butsuryu/topcontents_jr.htm

(7) 小林晃 [1999]『我国で使用されるトレード・タームズの実証的研究』、同文館、序章。

タームズの問題をクリアできないと荷主さんがバタバタしても解決しない。タームはほとんどが CFR で中国シッパーが場所を決めている状況⁽⁸⁾にあるとしている。後述のように、主なトレード・タームズには、基本的に売り手側が輸送経路や船社の決定権を持つ C 条件と、買い手がそれらの決定権を有する F 条件がある。中国発日本行きの貨物については、上述のように「タームはほとんどが CFR (C 条件の一種) で中国シッパーが場所を決めて」いる。すなわち、輸送経路や船社の決定権が中国の売り手側にある。このような輸送経路決定過程における日本側と中国側の発言力格差や、その背景にあるトレード・タームズの問題を改善することにより、これまで五大港や成田・関西空港を経由していた中国発地方圏着貨物を、地方空港・港湾にダイレクトに輸送することができるのではないかと。

わが国でもトレード・タームズに関する研究はいくつか存在するが、知る限りではタームズの形成過程や理論的背景、タームズの使用状況や使用理由に関する実証研究⁽¹⁰⁾が主であって、地方空港・港湾の活性化の可能性と絡めた分析は行われていない。

本研究では、以上のような着想に基づき、中国発日本向け貨物のトレード・タームズを日本側が輸送経路決定権を握る F 条件等に変更することが、地方空港・港湾の活性化をもたらすかどうかについて、和歌山県と中国・四国地方 9 県に本社を持つ企業 281 社を対象としたアンケート調査結果を基に考察したい。

(8) 第 6 回和歌山物流活性化研究会における港湾事業者のコメント。2004 年 7 月 15 日に開催。

(9) 例えば、西道彦 [1998]『現代貿易取引における CIF 条件の研究』同文館、大崎正瑠 [1982]『FOB 条件と CIF 条件』成山堂書店、田口尚志 [2004]「CIF 条件の本質に関する若干の考察——引渡に関する特約の付いた英国判例を中心として——」『年報』(日本貿易学会) 第 41 号、137-146 頁、韓堅放 [2002]「C.I.F.契約に関する一考察」『同志社商学』第 54 巻第 1・2・3 号、68-87 頁。

(10) 例えば小林晃 [1999]、小林晃 [2002]「トレード・タームズは、FOB、C&F (CFR)、CIF から Ex 系、Delivered 系へと移行する——総合商社 B 社欧州 Q 支店の 1999 年全取引 8,711 件の分析から——」『日本商業英語学会研究年報』第 61 号、60-67 頁、神田善弘 [2004]「輸出入申告に使用している FOB と CIF 変更の必要性に関する提言」『修道商学』第 44 巻第 2 号、1-21 頁。

2. トレード・タームズと輸送経路決定権

2.1 13種類のトレード・タームズと運送手配者および適用可能モード

貿易取引において最も頻繁に用いられている規則は、国際商業会議所（ICC）が定めたトレード・タームズの解釈に関する統一規則であるインコタームズ（Incoterms）で、2005年10月現在の最新版は「インコタームズ2000」となっている。

インコタームズ2000には13種類のタームズが示されている。表2に、各トレード・タームズにおける運送手配者や適用可能な輸送手段を示す。

表2. トレード・タームズと運送の手配者および適用可能な輸送手段

		運送の手配者	適用可能な輸送手段			
			陸上	在来船	コンテナ船	空
E 条件 (出荷条件)	E X W (Ex Works 工場渡)	買い主	○	○	○	○
F 条件 (主要運送費用 買主負担条件)	F C A (Free Carrier 運送人渡)	買い主または 売り主	○	○	○	○
	F A S (Free Alongside Ship 船側渡)	買い主		○		
	F O B (Free On Board 本船渡)	買い主		○		
C 条件 (主要運送費用 売主負担条件)	C F R (Cost and Freight 運賃込) C&F とも呼ぶ	売り主		○		
	C I F (Cost, Insurance and Freight 運賃保険料込)	売り主		○		
	C P T (Carriage Paid To 輸送費込)	売り主	○	○	○	○
	C I P (Carriage and Insurance Paid To 輸送費保険料込)	売り主	○	○	○	○
D 条件 (到着条件)	D A F (Delivered At Frontier 国境持込渡)	売り主	○			
	D E S (Delivered Ex Ship 本船持込渡)	売り主		○	○	
	D E Q (Delivered Ex Duty 埠頭持込渡)	売り主		○	○	
	D D U (Delivered Duty Unpaid 関税抜仕向地持込渡)	売り主	○	○	○	○
	D D P (Delivered Duty Paid 関税込仕向地持込渡)	売り主	○	○	○	○

参考文献：Jan Ramberg [1999] ⁽¹⁾ を参考に筆者作成。

2.2 中国からの輸入と輸送経路決定権

2.2.1 わが国の国際海上コンテナ輸送とトレード・タームズ

わが国のある総合商社の 1990 年代半ばの年間全取引で用いられたトレード・タームズ 134,803 件を分析した小林 [1999] によると、海上輸送では約 95%, 航空輸送でも約 90% が FOB, CFR (C&F) ないし CIF での取引となっている⁽¹²⁾。

2001 年現在、わが国の国際定期海上貨物輸送のうち、輸入については重量ベースで 98.0%, 輸出については同 94.2% がコンテナ化されている⁽¹³⁾。わが国の貿易実務においては、輸送モードを航空輸送やコンテナ船とする場合にも、FOB, CFR (C&F) ないし CIF が圧倒的に主流となっている⁽¹⁴⁾。表 2 に示したように、FOB, CFR (C&F), CIF は本来、port to port の海上輸送を前提とした在来貨物船用のトレード・タームズであって、運送人責任の始終が異なる航空輸送やコンテナ船に適用すると、理論的整合性の問題が生じる。このため、ICC は国際複合一貫輸送を含め全ての輸送モードに適用できるタームとして FCA, CPT, CIP 等を提示して、その使用を強く推奨している⁽¹⁵⁾。

2.2.2 中国からの輸入のトレード・タームズと輸送経路決定権

1980 年代以前において、中国は自国貨自国船政策を行ってきた。中国が自国貨物を外国船に開放したのは 1988 年であり、それまでは中国の海運企業と顧客との自由な接触も認められず、運賃にも市場の需給関係は反映されていなかった⁽¹⁶⁾のである。このような中では、中国発貨物の輸送経路決定権は当然、中国側にあった。そのもとでは、国際貨物は国家の対外貿易平衡会議で統一的に調達さ

✓ (11) Jan Ramberg [1999] “ICC Guide to Incoterms 2000”, International Chamber of Commerce.

(12) 小林 [1999], 61-62 頁。

(13) (社) 日本物流団体連合会『数字でみる物流 2004』, 95 頁。

(14) 例えば、JETRO が輸入実務初心者向けに発行している永野靖夫 [2002]『輸入のすすめ 第 2 版』においても、依然として FOB, CFR, CIF を中心とした解説がなされている。

(15) Jan Ramberg [1999], pp.18-20.

(16) 山岸寛 [1995]「中国の市場開放と海運活動」『海事交通研究』第 44 集, 3-43 頁。

れ、国家の指令・計画によって各船会社に輸送が割り当てられており、二国間の輸送割合も相手国との交渉で取り決められていた。⁽¹⁷⁾ 当時のトレード・タームズは、中国から日本への輸入は C&F、日本から中国への輸出は FOB が原則であり、船隊の大部分は中国遠洋運輸総公司 (COSCO) のものであった。⁽¹⁸⁾

1988 年の開放後も、日中間の海上輸送量における中国側優位の傾向は変わらず、むしろ中国船による日本船の駆逐が進んでいる。とりわけ海上コンテナ貨物輸送では、2003 年現在、TEU ベースで 92.75% までを中国船が積み取っている。⁽¹⁹⁾ 以上のような状況に加えて、船社間の競争が激化する中で「中国船社は、保証金が切れたらさっと寄港をやめてしまう⁽²⁰⁾」ともされる。

輸入のトレード・タームズにおいても、CFR (C&F) ないし CIF の使用が一般的であり、中国側が輸送ルートの決定権を握る形になっている。和歌山市の港湾事業者 A 社によると、「中国から直行便が就航したとしても、和歌山下津港は輸入型の港であるため、CIF 契約が主体である中で、船を決める権利はあくまで中国側にある⁽²¹⁾」。

さらに、和歌山市の港湾事業者 B 社の専務取締役によれば、「中国のメーカーは必ずフォワーダーを通す。フォワーダーの船会社に対する発言権は大きい。仮にキックバック率が大阪港経由と和歌山下津港経由で同じだと、どちらに積まれるかわからない⁽²²⁾」。また、岩見⁽²³⁾ [2005] によると、「中国との国際輸送では、小口貨物 (CFS) に不明朗な部分があり、中国側の荷主には運賃がかからず、荷

(17) 吉田茂・全賢淑 [1998] 「中国海運業と海運政策のあり方」『海事交通研究』第 47 集, 113-145 頁

(18) 根岸宏和 [2003] 「世界の工場・中国を支える国際物流」『東亜』2003 年 3 月 11 日号, http://kazankai.searchchina.ne.jp/db/dispatch.cgi?y=2003&d=0331&f=tatj_0331_006.shtml

(19) 『月刊カーゴ』2004 年 10 月号, 23 頁。元データは日中海運輸協議会資料。

(20) 第 3 回和歌山港湾物流研究会における三栄海運社長・松村圭造氏の講演内容より。2003 年 12 月 1 日に開催。

(21) 第 6 回和歌山物流活性化研究会における港湾事業者のコメント。2004 年 7 月 15 日に開催。

(22) 港湾事業者 B 社専務取締役へのヒアリング調査。2003 年 11 月 28 日に実施。

(23) 岩見辰彦「中国を中心とした東アジアの物流動向」, 和歌山港ポートフォーラムでの講演, 2005 年 2 月 7 日開催。

受け側の日本側に様々な金銭的負担を強いる仕組みになっている。また、日本船に変えてくれ、などと日本側からコントロールすることも難しい。COSCO だけは改善したといているが、他の船社はまだ改善されていない」。

このように、輸送経路の決定権を含めて、日中間海上コンテナ輸送の主導権は現在でも中国側にある。

3. トレード・タームズの変更と地方空港・港湾の活性化

3.1 トレード・タームズに対する買い手側企業の評価

中国からの輸入におけるトレード・タームズの現在の使用状況や、C 条件・F 条件の選択理由、満足度等を調査するために、和歌山県と中国・四国地方 9 県に本社を持つ企業 281 社を対象としたアンケート調査を実施した。中国・四国地方 9 県と和歌山県は、いずれも関西空港や大阪港、神戸港、福岡空港、博多港、門司港といった主要な空港・港湾に近接している。

調査対象企業の選定は、東京商工リサーチの「TSR 企業情報データベース」を用いて行った。同データベースによって選び出した企業は、次の全条件に当てはまる 281 社である。1) 和歌山県もしくは中国・四国地方に本社を有する企業。2) 日本標準産業分類における製造業、卸売業、小売業に該当する企業。なお、卸売業には貿易業も含まれている。3) 上場企業、もしくは主な仕入れ先が中国である未上場企業。なお、TSR 企業情報には主要な仕入れ先の情報も掲載されている。

調査票は各企業の代表者宛に郵送で送付し、同じく郵送にて回収した。有効回答数は 64 (22.8%) であった。回答企業をいくつかの基準で分類した結果を表 3 として示す。

中国からの輸入に用いるトレード・タームズに関する調査結果を表 4 に整理する。中国からの輸入においては、主として CIF ないし C&F (CFR) を使っている企業が 48 社あり、回答社 64 社中の 75% を占めている。上場企業と未上場企業とに分けて見てみると、未上場企業では主として CIF か C&F を使っている

表 3. 回答企業の分類

有効回答企業数	64 社 (回収率 22.8 %)
回答企業の内訳 (本社所在県別)	和歌山県 11 社 (回収率 35.5%)、鳥取県 1 社 (20%)、島根県 0 社、岡山県 15 社 (27.3%)、広島県 11 社 (14.1%)、山口県 4 社 (12.5%)、徳島県 2 社 (14.3%)、香川県 11 社 (30.6%)、愛媛県 6 社 (35.5%)、高知県 3 社 (37.5%)
回答企業の内訳 (上場別)	東証 1 部上場 4 社 (回収率 12.9%)、東証 2 部上場 3 社 (12%)、地方上場 1 社 (11.1%)、その他上場 2 社 (7.4%)、未上場 54 社 (28.6%)
回答企業の内訳 (業種別：複数回答)	製造業 31 社 (回収率 21.4%)、卸売業 41 社 (25.2%)、小売業 8 社 (15.1%)

表 4. 中国からの輸入に用いるトレード・タームズ

n=64	
基本的に CIF か C&F	34 社
使い分けているが、どちらかと言えば CIF か C&F が多い	14 社
基本的に FOB	9 社
使い分けているが、どちらかと言えば FOB が多い	5 社
商社等に任せているため、わからない	2 社
その他	0 社

企業が全体の 79.6%となる。一方で、主として FOB を使用している企業は 14 社ある。「商社等に任せているため、わからない」とする企業は稀であった。

表 5 に、CIF や C&F を主に使う理由を整理する。FOB での契約を担当できる人材は、回答企業全社に存在する。使い慣れたトレード・タームであることが最大の理由となっているが、費用面での有利さから戦略的に CIF や C&F を使っている企業も相当数存在する。

表 5. CIF や C&F を主に使う理由 (複数回答)

n=39	
社内に FOB 契約を担当できる人材はいるが、CIF 契約だと売り主が輸送手段と保険の手配 (C&F では輸送手段の手配のみ) とを行うため、手間が省ける	9 社
社内に FOB 契約を担当できる人材がいない	0 社
売り主が運賃と保険料 (C&F では運賃のみ) を立て替え払いしてくれるため、その間の資金負担が生じない	14 社
売り主が輸送手段や保険関係を熟知しているため、CIF や C&F で売り主を選択を任せた方がコスト面で有利である	15 社
使い慣れた貿易条件である	21 社
その他	3 社

続いて表 6 に、FOB を主に使う理由を整理する。「使い慣れたトレード・タームズである」の選択社は 3 社にとどまっている。保険求償のしやすさ、最適なタイミングでの輸入、最適な空港・港湾からの輸入が FOB の使用理由として上位にある。

表 6. FOB を主に使う理由（複数回答）

n=13	
買い主側で保険会社を選択し、付保できるので、保険求償がしやすい	6 社
買い主側が輸送経路を選択できるため、最適なタイミングでの輸入が可能	6 社
買い主が輸送経路を選択できるため、最適な空港や港湾からの輸入が可能	7 社
買い主側で配船できるため、場合によっては盟外船などの低運賃キャリアを利用したり、Open rate cargo の場合には船社と運賃を交渉できたり、一定期間継続して特定船社を利用した場合のリベートを受けたりできる	3 社
使い慣れた貿易条件である	3 社
その他	1 社

表 7 に、基本的に C 条件を使っている買い主が、あえて FOB を使う場合の理由を整理する。輸入のタイミングの明確化や仕向け港湾・空港の指定、納期の短縮は、あえて FOB を使う理由としては大きな位置を占めていない。なお、「その他」は、「日本サイドで船会社とオールインの価格交渉し、その方が安くなる場合は FOB にしている。要はコストの問題」（岡山市・卸売業・未上場）、「輸出者と交渉で中国→日本間の（フレート代+CY チャージ+その他）経費条件が C&F 下で輸出者に払わすか FOB で日本で払うのが得か判断して決定している」（岡山市・製造業・卸売業・未上場）、「輸出側設定の運賃が安いから。実質 FOB でも C&F の L/C で運賃は先方立替払いで運賃は価格にオンするスタイルがあります」（広島市・製造業・卸売業・未上場）、「輸入の際の諸費用が安くあがった時」（和歌山県・製造業・未上場）となっており、いずれもコスト面に言及している。和歌山県海南市の A 社によれば、「FOB 契約とし、船社の指定をこちらから行くと、価格見積もりを行うなら価格のメリットは出る。しかし、納期的なメ

リットとなるとは限らない」。すなわち、C 条件であれば、売り手側が勝手知った自国のフォワーダ・船社・航路を迅速に選定することができるが、F 条件では日本側の買い手が中国のフォワーダや船社を探し、運賃等を比較検討しなければならず、そのための時間が必要となるものと考えられる。

表 7. 基本的に C 条件を使っている買い主が、あえて FOB を使う場合の理由
(複数回答)

n=16	
輸入港湾や輸入空港を指定したいとき	2 社
輸入のタイミングを明確に指定したいとき	2 社
従来から FOB 条件で取引してきた相手との取引のとき	5 社
納期を早めたいとき	2 社
中国側が FOB 条件での取引を強く主張してきた場合	3 社
その他	4 社

前掲のように、和歌山市の港湾事業者によれば、中国からの輸入では到着港湾・空港を中国側が決める場合が多い。そこでアンケート調査では、「基本的に CIF か C&F」ないし「使い分けているが、どちらかと言えば CIF か C&F が多い」と回答した企業に対して、輸入空港や港湾の決定権を中国側が握っていることに対する意識を問うた。その結果、意外にも「特に不満はない」との回答が 46 社、「不満である」が 2 社であった。「特に不満はない」の理由（自由記述）として、「仕向け空港や港湾をこちらから指定している（ないし交渉して決めている）」という趣旨の回答が 12 あった。また、「基本的に CIF か C&F」ないし「使い分けているが、どちらかと言えば CIF か C&F が多い」とした企業に対して、FOB 主体の取引への変更を検討したことがあるかどうかを問うたところ、「ある」が 12 社、「ない」が 31 社であり、この結果からも買い手企業は CIF や C&F を用いての輸入におおむね満足していることが見て取れる。

3.2 トレード・タームズ変更と地方空港・港湾の活性化

運送人の選定と運賃の支払いを原則として受け持つのは、前述のように CIF

や CFR (C&F) では売り手側であり, FOB では買い手側である。ただし, C 条件のもとでも, 買い手側が仕向け港等を指定することはできる。C 条件において, 「買い手側は, 物品の船積み時期及び／または仕向け港を決定する権利を持って
いる場合にはいつも, これについて売り手側に十分な通知を与えなければならない⁽²⁴⁾」とされている。すなわち, C 条件においては, 買い主側が仕向け港決定権を有する場合とそうでない場合がある。和歌山県海南市の A 社 (家庭用品製造・販売) によれば, 「基本的には C&F なので船社指定はしていないが, 実際に当たって, シッパーサイドから B/L が入る前にメールで情報が入るようにしているなど, 情報収集している⁽²⁵⁾」。買い主側が仕向け港や船社などの決定権を有するか否かは, 売り手側との力関係や信頼関係, 情報量の差等によるものと推測される。

なお, F 条件の下でも, 「実際には, 売り手がしばしば運送契約を結ぶ⁽²⁶⁾」し, 「F 条件と C 条件の間には根本的な差異があるが, 実施には, この差異は不鮮明である。なぜなら, 売り手は F 条件を使う場合にもなお, 普通, 運送を手配するからである (ただし買い手側の危険負担と支出の下で)⁽²⁷⁾」。佐々木は, 「FOB の場合は買主が運賃を負担するという取り決めだけで売手に船の手配をを任せている場合も多いと思います, その方が便利なお場合があるわけです。どこそこの船へ積んでくと言われて, その船を日本側で調べたら, その港に寄らない場合もあります。たとえば神戸と横浜には寄るが名古屋には寄らないというような船もあるわけです。貨物が少なければ寄港しないこともあります, そういう事情は海の彼方の買手には分からないということもありますので, 売主が手配する場合もあるのですが, 本来は買い主が指定するようにインコタームズでも規定しています⁽²⁸⁾」としている。このように, 海外発日本行きの航路のスケジュールや運賃等の諸条件を把握することは困難であるため, F 条件のもとでも売り手側に運

(24) Jan Ramberg [1999], p.117.

(25) 第 7 回和歌山港物流活性化研究会における A 社営業部担当者の講演「海外からの輸入状況について」とその後の質疑応答より。2004 年 11 月 12 日に開催。

(26) Jan Ramberg [1999], p.40.

(27) Jan Ramberg [1999], p.54.

送契約を任せるケースが一般化している。

このように、インコタームズはあくまでも原則であって、売り手と買い手の合意があれば、実務上は臨機応変な契約が行われている。そもそも ICC は民間機関であり、インコタームズも任意の国際規則であって、これに従って取引を行うか否かは当事者の自由である。キャリアの選択、輸送経路の選択、そして仕向港湾・空港の選択においては、トレード・タームズの問題よりも、売り手と買い手の情報量の差、力関係、信頼関係等が、大きく影響するものと考えられる。地方空港・港湾経由の物流量を増大させるためには、日本側の買い手企業が、輸送コストに関して、売り手側を説得できるだけの十分な知識を有することが必要となるのではないかと。CIF や CFR (C&F) を引き続き使用する場合においても、物品の代金と物流経費を明確に切り分けた上で、地方空港・港湾経由のメリットを売り手側に十分説明し、理解を求めることが必要となるものと考えられる。

WTO 加盟を契機として、中国ではフォワーダなどの貿易業への外資導入が進められつつある。従来、中国では、サービス業の中でも流通や貿易業における外資の存在は特に小さく、2001 年において、「倉庫貿易」と「保税区再輸出」を足し合わせて輸出では 1%、輸入では 4.05% を占めるに過ぎない⁽²⁹⁾。しかし、WTO 加盟に伴い、中国政府はフォワーダーの外資規制を段階的に緩和しており、2004 年 3 月の日中フォワーダー政府間協議において中国側は 2005 年 12 月までに外資比率 100% を認めると回答している。国際航空フォワーダーの外資規制は、海運よりも厳しく、外資規制 50%、支店増設には 2 年以上の期間を要するといった規定があり、規制緩和の時期や内容は不明確であるが、外資規制が段階的に緩和されつつあることには変わりがない⁽³⁰⁾。日本側の買い手が、日本系フォワーダ

✓ (28) 佐々木博「インコタームズ 2000～21 世紀の貿易ルール」、北海道経済部商業経済交流課 貿易経済交流グループの web ページに掲載。

<http://www.pref.hokkaido.jp/keizai/kz-bkkry/koen/sasaki00.02.23.html>

(29) 森一直 [2002]「WTO 加盟中国の流通・貿易業開放の現状と問題点」『JMC』2002 年 7・8 月号, 14-20 頁

(30) 『荷主と輸送』No.354, 2004 年 4 月, 42-44 頁

を通すことによって、輸送経路の決定権を得やすくなることも考えられる。

さらに、家庭用品を製造・販売する和歌山県海南市の A 社によると、「地元の荷主企業が情報交換し、輸入のスケールメリットを確保して、荷主側の発言権を高めようとの動きも数年前にあったが、各企業には個々の事情があり、実現には至らなかった」という。このような面での買い手側の努力も重要であろう。

3.3 トレード・タームズ変更の意義

それでは、地方の買い手側企業にとって、CIF や CFR (C&F) 主体の対中国輸入貿易取引を、FOB へと変更することの意義は無いのであろうか。先進的な製造業の多くが経営にロジスティクスの概念を導入し、サプライ・チェーン・マネジメントを進める中で、輸送経路や輸送コストの決定権を日本側が確実に握ることの重要性はやはり高まっているものと見るべきだろう。佐々木は、「輸入には FOB が有利だといわれますが、それは CIF や CFR の場合では売り手が運賃の水増しをしていても買い手には分からない場合が多いものです。CIF 苦小牧条件で見積りして欲しいと言って相手からそういう見積りを取ったとすれば、運賃をいくら見ているのかわかりません⁽³¹⁾」としている。和歌山市の港湾事業者も「どうして C&F なのか解らない。FOB なら物品代だけで交渉できる⁽³²⁾」として、F 条件を推奨している。また、カルロス・ゴーン社長の就任以来劇的な復活を遂げた日産自動車の場合、「以前は部品代に輸送コストも含まれていました。SCM の観点からいうと透明性にまったく欠けていました。しかしこれを分離させました。輸送コストはいくら、製造コストはいくらと分けて、製造の過程ではこういう無駄があるからサプライヤーと一緒に解消していきましょう、というやり方でお互いのコストダウンを進めていきました⁽³³⁾」という。中国からの輸入

(31) 佐々木, 前掲資料。

(32) 第 6 回和歌山物流活性化研究会における港湾事業者のコメント。2004 年 7 月 15 日に開催。

(33) 「中国物流をめぐる日中シンポジウム開催報告」『JIFFA NEWS』第 134 号, 2005 年 1 月, 6-21 頁

取引で使用するトレード・タームズを、CIF や CFR から FOB 等に変更することには、一定の意義があるものと考えられる。

4. 終わりに

本研究では、中国発日本向け貨物のトレード・タームズを、中国側が輸送経路決定権を握る C 条件から、日本側が握る F 条件に変更することが、地方空港・港湾の活性化につながるかどうかを、和歌山県と中国・四国地方 9 県に本社を持つ企業 281 社を対象としたアンケート調査結果を基に考察した。

その結果、キャリアの選択、輸送経路の選択、仕向港湾・空港の選択においては、トレード・タームズの問題よりも、売り手と買い手の情報量の差、力関係、信頼関係等が大きく影響するものと結論できた。地方空港・港湾経由の物流量を増大させるためには、日本側の買い手企業が、物品の代金と物流経費を明確に切り分けた上で、地方空港・港湾経由のメリットを売り手側に十分説明し、理解を求めることが必要となるものと考えられる。

しかしながら、先進的な製造業の多くが経営にロジスティクスを導入する中では、輸送経路や輸送コストの決定権を日本側が確実に握ることの重要性はやはり高まっているものと見るべきであり、トレード・タームズの F 条件化には一定の意義があるものと考えられる。

トレード・タームズは、国際複合一貫輸送が進展する中で、F 条件や C 条件から、E 条件（出荷条件）や D 条件（到着条件）へと移り変わりつつあるとも言われる。ある総合商社の欧州某支店が 1999 年に使用した全トレード・タームズを分析した小林⁽³⁴⁾ [2002] は、「Ex 系、Delivered 系が、すでに過半数を占め……国際物流環境の大変化が、貿易取引に使用されるトレード・タームズを FOB, C&F, CIF から Ex 系、Delivered 系へと変化させていくことは確実」であり、「Free Delivered（持ち込み渡し：仕向地における買主の指定する場所に約定品を持込むまでの一切の費用と危険を売り主が負担する条件）は、今後航空運送

(34) 小林晃 [2002], 60-67 頁。

を中心に、ますます利用が増大していくものと考えられる」(p.63)と分析している。ICC も、「もしも買い手が、物品の仕向地への特定時到着に関し、売り手側に責任を持たせたいのであれば、C 条件の代わりに D 条件を使うべきである⁽³⁵⁾」としている。この理由は、C 条件における売り手の義務は、合意した日に到着するよう積み出すことに限定され、積み出し後の出来事による遅れの危険は買い手側に属するからである。

小林は、わが国で Ex 系, Delivered 系のトレード・タームズが浸透していない理由として、「欧州, 米国に比べ、わが国の輸出入申告, 通関手続きは、原則として港頭地区の保税地域で行われることになっており、極めて非能率であるが、いつまでもこの形態が続くとは思われない。こうした障壁が撤廃されれば、空港, 港湾は単なる通過点にすぎず、貿易貨物の滞留はなくなり、スムーズな貿易運送が可能となる。その時点でわが国も急速に Ex 系, Delivered 系に移行することは間違いないであろう。そしておそらくその時点に至るまで、現在の FOB, C&F, CIF がわが国では主流として使用され続けるだろうと推測する」としている。トレード・タームズの E 条件化や D 条件化が地方空港・港湾の国際航路展開に及ぼす影響については、今後の研究課題としたい。

(35) Jan Ramberg [1999], p.45.